"LOS FAROS DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY"

POR EL CAPITAN FEDERICO MERINO

SERVICIOS BANCARIOS

- Caja de Ahorros
- Depósitos a plazo fijo
- Depósitos fuera de hora
- Cuentas corrientes
- Custodia de valores
- Cuentas Impersonales
- Bonos de Renta
- Préstamos Amortizables
- Negocios con el exterior
- Administración de Propiedades
- Giros al Interior
- Compra-Venta de moneda extranjera
- Venta de pasajes y organización de viajes
- Cajas personales de seguridad

BDC
Guía y Custodio

El Banco de Crédito se complace en poner en manos de sus amigos esta obra sobre los Faros de la República Oriental del Uruguay, y hace público su agradecimiento al Capitán de Navío Sr. Federico G. Merino, Jefes, Oficiales y Personal del Servicio de Iluminación y Balizamiento, quienes la hicieron posible con el valioso aporte de sus conocimientos y cariño por el tema.

PREFACIO

La Inspección General de Marina, es la encargada desde el año 1916 de los trabajos de Hidrografía y de balizamiento en las aguas territoriales; y bajo su jurisdicción están los faros desde el año 1933.

Para la Jefatura del Servicio de Iluminación y Balizamiento, le es grato divulgar por esta publicación los rasgos más salientes de los sistemas de ayudas a los navegantes en nuestras rutas marítimas.

Pretende dar mejor información a los turistas y curiosos que año tras año visitan los faros y aportar material de estudio sobre el tema cuando es tratado en nuestras escuelas y liceos.

Los faros simbolizan la seguridad en el mar. No es extraño pues, que el Directorio del Banco de Crédito, relacione esta idea con el propósito de divulgar el ahorro. Por esto, y sus aportes invalorables, ha sido posible la realización de esta publicación.

La Jefatura debe agradecer a todas aquellas personas, que con sus conocimientos, recuerdos y anécdotas han contribuído, de una manera u otra, a reconstruir algunas partes de la historia, que son trozos de la rica tradición de un servicio, que nació cuando era Gobernador de Montevideo don José de Bustamante y Guerra, y ha guiado navegantes durante más de un siglo y medio.

FEDERICO G. MERINO
Capitán de Navío
Jefe del Servicio de Iluminación
y Balizamiento

LOS FAROS DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

1. — ENTRADA AL RIO DE LA PLATA

"En esta navegación o travesía no debe abandonarse la sonda (1), cuyo braceaje (2) y calidad son igualmente importantes. La canal tiene una lama (3) suelta que casi no se pega al escandallo (4) y su fondo va disminuyendo progresivamente desde las 17 brazas (5) hasta las 7 por cuya sonda se está ya inmediato a la Isla de Flores; son casi iguales los fondos al N. del canal, pero la calidad es una lama dura "que avisa de inclinarse al Sur (6), al contrario el menos fondo y la calidad de la arena, avisan estar al Sur del Canal, y deberse por consiguiente torcer los rumbos al Norte para no caer sobre el Banco Inglés".

"Es inútil advertir que cuando no se hubiese avistado la Isla de Lobos, se hacen precisas mayores precauciones para cerciorarse de su situación; tales son particularmente saborear el agua, y el abalizarse (7) con la arena, haciendo rumbo al Sur antes que el fondo de lama haya disminuído de 13 a 14 brazas pues si esperase a ésta en 10 a 11 y se hiciesen rumbos del S. y O. pudieran tal vez arrastrarle a las inmediaciones del Banco Inglés".

"Francisco Xavier de Viana, Alférez de Navío (8), a bordo de las Corbetas de Su Majestad Católica "Descubierta" y "Atrevida", en los años 1789 a 1794".

Muchas veces hemos leído en los diarios o escuchado en los noticieros de las estaciones de radio: "Las autoridades portuarias han cerrado el puerto desde la hora..." Es porque hay falta de visibilidad o temporales.

En el Río de la Plata, son frecuentes las nieblas y esos mares que obligan al grumete a retirarse debajo de cubierta y a los pescadores a quedar en puerto.

Gigantescas olas arrollan a través del estuario provocando rompientes que explotan furiosamente en Polonio, Lobos, Punta del Este, Punta Brava, Punta Negra y el Banco Inglés.

El viento azuza las crestas arrancando lloviznas de salmuera y espuma; el cielo es gris y el horizonte aparece oscurecido como en una tormenta de arena y polvo.

Ese es el panorama que enfrentan muchas veces los buques que, aunque zarpan en circunstancias favorables, con los roles de la tripulación completos para cumplir guardias y zafarranchos, y sus condiciones de navegación, cas-

co y máquinas en orden y certificados por el "Lloyd", suelen encontrarse disminuídos por los efectos de semanas y semanas de navegación cuando enfrentan la desembocadura del Río de la Plata.

Por otra parte el Uruguay y el Paraná, asomando por las mil bocas de sus deltas, aportan volúmenes de agua, que se desplazan mezclándose con las más frías y saladas del océano, originando una región rica en plancton, lobos marinos, peces y mariscos, pero llena también de trampas para navegantes inexpertos o embarcaciones débiles que son arrojadas por las corrientes sobre los escollos.

La Costa norte del Plata, está formada por playas, cabos, puntas, restingas ([9]), placeres ([10]), islas e islotes separados por intrincados canales. Ella está hoy señalada por tres faros de recalada ([11]) y otros ocho que guían al navegante como de la mano hasta los puertos de Montevideo, Buenos Aires o aquellos ubicados sobre las vías fluviales. Pero en el centro del estuario, como una muralla submarina, estratégicamente cerrando el acceso en unas 12 millas de Norte a Sur se encuentra el Banco Inglés que aún espera una señalación marítima adecuada.

Como muchos lugares de nuestras costas, El Banco Inglés debe su nombre a un naufragio. Hasta el siglo XVI, figuraba en las cartas como "Bajo de los Castellanos", pero en esos años, cuando Felipe II guerreaba con Inglaterra, una pinaza ([12]) de la escuadra del Comodoro Fenton, que pirateaba en las costas del Brasil, se acercó a la Boca del Plata y naufragó en el Banco. Se salvaron algunos marineros, y uno de ellos, de apellido Fairweather ([13]), cruzó el río y se radicó en Buenos Aires. Como era ducho en náutica, los Capitanes de buques, le interrogaban antes de zarpar, sobre el "banco en que naufragó el inglés".

Si se trazan sobre una carta del Río de la Plata las derrotas ([14]) seguidas hasta fines del siglo XVIII, por los barcos que se arriesgaban a entrar a los puertos de la cuenca, se tendrá la impresión del caminar de un ciego, que avanza a tientas, zafando los peligros que se le presentan a cada paso.

Durante tres siglos, las instituciones que regulaban la navegación entre España y sus colonias, eran las que nacieron juntas con los descubrimientos. No es extraño, pues, que estas rutas se vieran poco frecuentadas. Pero desde que en 1788, Carlos III dictó su famoso decreto de "Comercio Libre", aumentó la navegación al Plata y especialmente al puerto de Montevideo, dándole un impulso tal, que lo convertiría pronto y por esta razón fundamental, en ciudad capital.

Hasta mediados del siglo XIX, la navegación del Plata se tenía por milagrosa. Según Lobo y Ruidavets, los seguros eran iguales desde Europa hasta la desembocadura del río, que desde allí a los puertos de Montevideo y Buenos Aires.

Antes de la independencia de la República, se insta-

laron los primeros faros: el Cerro de Montevideo en 1802 e Isla de Flores durante la dominación lusitana y brasileña en 1828, y a medida que avanza el siglo se encienden las siguientes luces: Colonia en 1857, Pontón Faro Banco Inglés desde 1857 hasta 1955; Isla de Lobos en 1858. Punta del Este en 1860, Pontón Faro Panela desde 1866 hasta 1915 siendo sustituído por el Faro de La Panela en ese año, Isla Farallón en 1870, Cabo Santa María en 1874, Punta Brava en 1876, Punta José Ignacio en 1877 y por último Cabo Polonio en 1881.

II. — AYUDAS A LA NAVEGACION

Una de las siete maravillas del mundo antiguo, fue la torre de mármol de la Isla de Pharos, cerca de la ciudad de Alejandría.

Paradójicamente, se construyó para poder vigilar la superficie del mar en unas millas a la redonda, pero resultó que al elevarse, su luz era vista desde muy lejos y así nació el primer faro de recalada. Desde su cima el atalaya ([15]) divisaba a buques amigos o enemigos, piratas o mercaderes, invasores o seres queridos que regresaban de un viaje por lejanas tierras en aquel mundo del año 285 antes de Cristo.

Esta misión, aún sigue siendo de una importancia capital. El torrero o farolero primer encargado del Faro del Cerro, fue el vigía José Lougarr, hasta 1802, en que es sustituído por el Alférez de Fragata José Enríquez.

Por la curvatura de la tierra, un Faro se ve desde más lejos, cuanto mayor es su altura. Se considera que los puentes de los navíos están a una altura de 5 metros y a la distancia en que es visible un Faro desde la timonera de un buque se llama *alcance geográfico*. La altura focal es la distancia desde el nivel medio del mar, hasta el plano en que está el foco de la linterna del faro.

La *intensidad luminosa* de un haz de luz, se mide en candelas internacionales, que es prácticamente igual a una bujía internacional y diez veces menor que la bujía Cárcel. Su determinación técnica es algo complicada; en un centímetro cuadrado de un radiador perfecto, a la temperatura de solidificación del platino, hay un brillo fotométrico de 60 candelas. Pero tal vez nos podemos formar una idea más aproximada cuando veamos el número que indica la intensidad luminosa de un Faro, sabiendo, que el Sol en el cenit, para un observador en la superficie de la Tierra, tiene una intensidad luminosa de 600.000 candelas, en el horizonte sólo 2.000; un faro de automóvil en el centro del haz, 60.000 y una vela, 2 ([16]).

La luz puede penetrar a distintas distancias, según el estado de transmisión atmosférica, para ser captada por el sentido humano de la vista. A la distancia, en que es visible el haz de luz de un faro, para una transmisión

atmosférica normal, que corresponde al tiempo "claro" del Código Internacional de Visibilidad, se le denomina *alcance lumínico* que depende, por lo tanto, de la intensidad luminosa.

No vale la pena hacer un faro muy alto para dotarlo de poco alcance lumínico, por eso en la mayoría de los faros, el alcance geográfico y el lumínico son iguales, por lo cual, muchas veces se suelen confundir.

Las lentes de las ayudas a la navegación, sirven para concentrar los rayos de luz de las fuentes luminosas, obteniendo así mayor alcance lumínico.

Nuestros primeros faros usaban, como fuente luminosa, mechas embebidas en grasa de potro y después aceite. Los destellos se conseguían con ingeniosos mecanismos de ocultación o haciendo girar espejos que aumentaban la intensidad luminosa u ocultaban los focos de poco poder.

Poderosos lentes, con prismas dióptricos y catadióptricos, que concentran los rayos de luces en uno o varios haces, montados en paneles, verdaderas maravillas de precisión, que giran impulsados por mecanismos de relojería, recién se usan en nuestros sistemas de ayuda a la navegación en 1874, en el Faro de Santa María. Este mecanismo, que aún se encuentra funcionando, está sustentado sobre varias ruedas de bronce que giran sobre pistas de hierro.

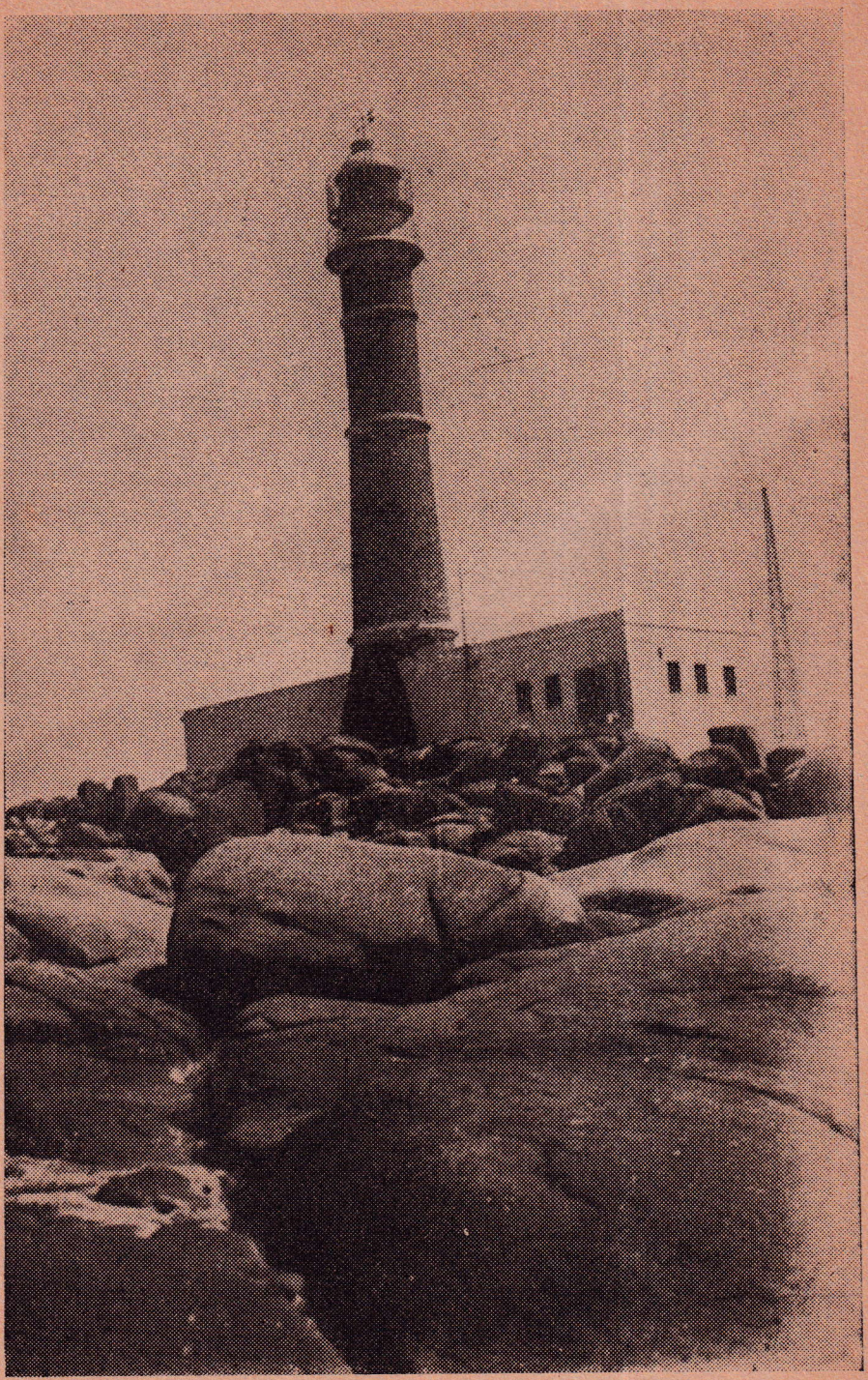
Fue un gran adelanto, hacer flotar todo el montaje de los lentes sobre mercurio contenido en una cubeta circular, siendo éste el sistema que tienen la mayoría de los faros giratorios del país. Ultimamente se usan cojinetes de bolas.

En otros faros, el destello se produce por encendido de una corriente intermitente de gas acetileno, y las lentes concentran la luz en un plano visible en todo el horizonte. Con este sistema, sin embargo, no se consiguen valores grandes de intensidad luminosa.

Las boyas y balizas de nuestro país utilizan gas acetileno, que es alimentado a los picos a través de destelladores, los cuales le dan su característica. Las lentes son de diámetros más pequeños.

A principio de este siglo, una vez pacificado el país, se instalaron la mayoría de nuestros sistemas de ayuda a la navegación, y por último, los radio-faros de Isla de Lobos y Cabo Polonio en 1932. Estos últimos son estaciones radiotelegráficas que operan especialmente durante las nieblas y se les distingue porque emiten una señal característica.

FARO CABO POLONIO



Faro Cabo Polonio

III. — FARO CABO POLONIO

"Aquí, el tiempo se cuenta por barcos naufragados o encallados".

ANDRES DE ARMAS (Periodista)

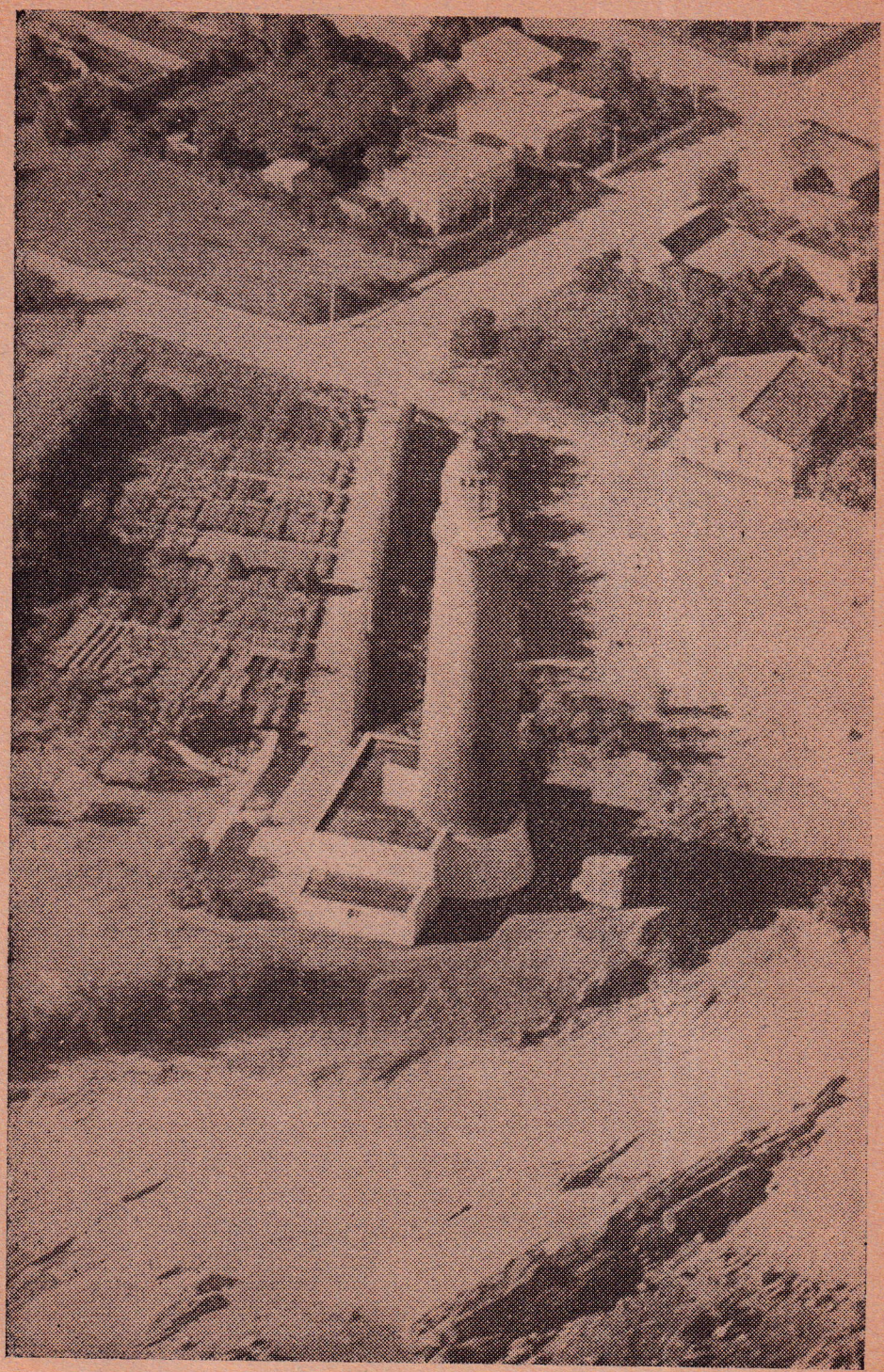
Construído: en 1881.
Altura Focal: 39.7 metros.
Alcance geográfico: 17.8 millas.
Alcance lumínico: 19.5 millas.
Intensidad luminosa: 290.471 candelas.
Características: un destello cada 12 segundos.
Sistema: máquina rotativa sobre cubeta de mercurio.
Electrificado en 1961.
Otra ayuda a la navegación: Radio-Faro.

El Faro está construído sobre un collado, en una región sumamente pintoresca, y el cabo se prolonga en el mar, formando islas, islotes y rocas submarinas sumamente peligrosas para la navegación. Al norte se encuentra la ensenada de Castillos, en donde terminaban sus viajes muchos veleros, cuando los sorprendían los pamperos o las nieblas en la entrada del Plata; desembarcaban en esas playas cargas y correspondencia para regresar luego a España.

Cabo Polonio es, pues, de una importancia capital como ayuda a los navegantes, siendo el faro de recalada más al Este de nuestro país, en una zona donde la costa atlántica corre de Sur a Norte.

Los fareros que han estado a cargo de este Faro, han sido siempre verdaderos vigías del este, estando alertas para comunicar los naufragios que ocurrían en la zona y prestar ayuda a los náufragos. El primer encargado fue don Pedro Grupillo, capitán mercante de origen siciliano. Desempeñó el cargo durante varias décadas y se inició con él una tradición valiosa para Balizamiento, de tener en esa zona un farero conocedor de su oficio y cabal hombre de mar.

En las islas cercanas al Cabo Polonio, viven muchos miles de lobos marinos. Y es interesante destacar que en 1907, la misma empresa que explotaba comercialmente la caza de lobos, también tenía a su cargo el Faro de Cabo Polonio ([17]).



Faro de Santa María

IV. — FARO DE SANTA MARIA

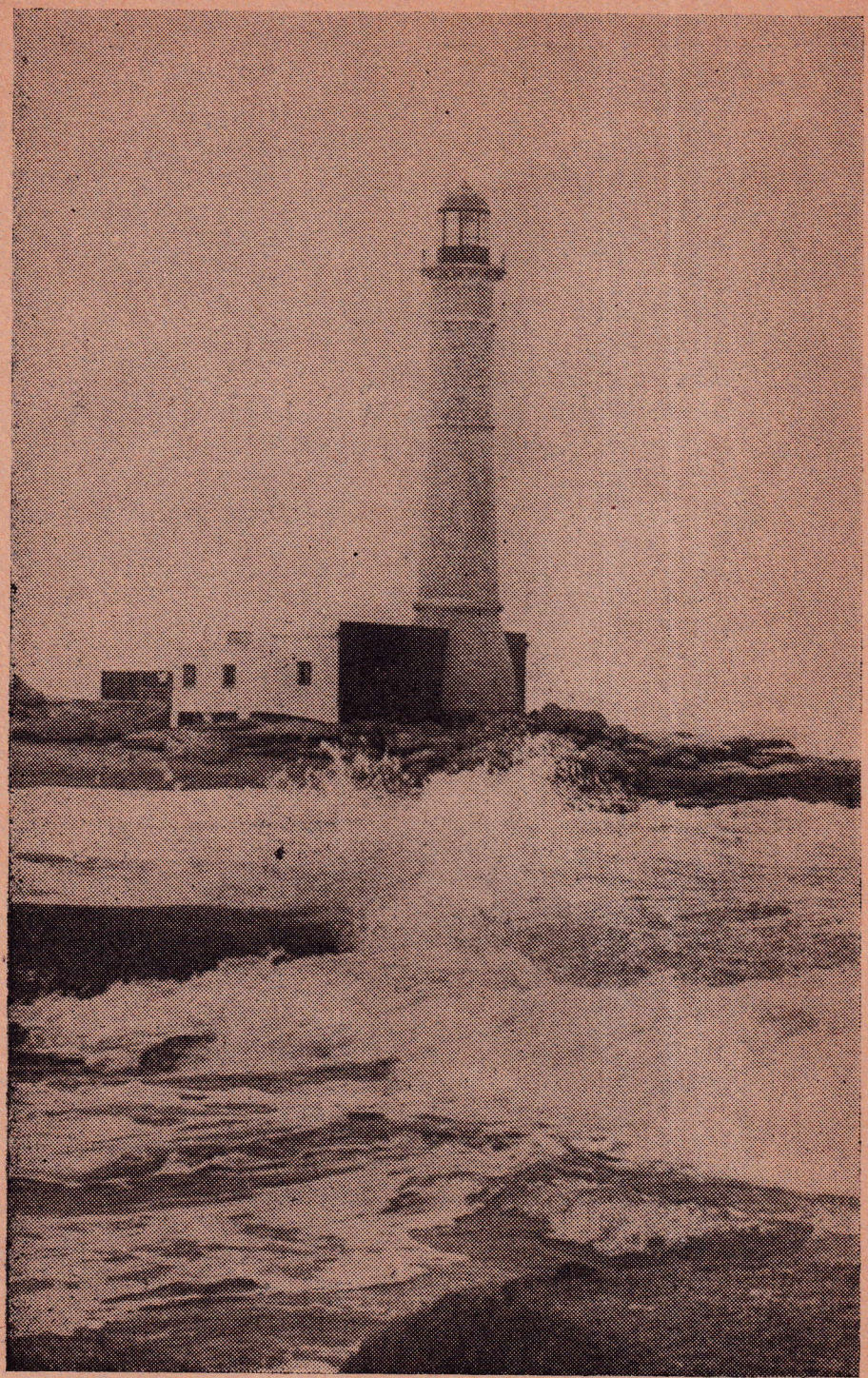
Construído en: 1874.
Altura Focal: 42 metros.
Alcance geográfico: 18 millas.
Alcance lumínico: 20,5 millas.
Intensidad luminosa: 480.000 candelas.
Característica: 1 destello cada minuto.
Sistema: máquina rotativa sobre ruedas de bronce.

Si la ruta que siguen los buques es muy apartada de la costa, a veces no avistan el Faro de Cabo Polonio, entonces los navegantes buscan el Faro de Santa María.

Es el segundo faro de recalada y tuvo una construcción accidentada. A una cuadra del faro, en un pequeño cementerio, se encuentran sepultados los restos de las quince víctimas de la catástrofe del 17 de mayo de 1872. Esa noche sobrevino una gran tormenta eléctrica y lluviosa. Los operarios que ya habían construído la torre hasta una altura de 40 metros se refugiaron en ella. Un rayo derrumbó la misma y ocho italianos y siete franceses, todos los presentes, perecieron. El ingeniero Cerrutti, fue comisionado para continuar la torre actual, y los hermanos Ciro y Primitivo Pini, constructores residentes en la zona, hicieron el cementerio. El primero fue torrero desde el año 1878 a 1899 y el segundo hasta 1907 ([18]).

Dos años después, la Empresa de Faros del Río de la Plata Gelly y Obes, encienden la linterna que aún hoy está en uso. Nótese que el ritmo de los destellos es lento y apropiado para aquella época de la navegación a vela: un destello cada sesenta segundos. El Faro tiene además del destello de gran alcance una luz menor y fija, que sirve de guía a la navegación de cabotaje, que hasta la segunda década de este siglo, era muy intensa en el Puerto de La Paloma.

Hasta finalizar el siglo pasado, la mayoría de los faros eran administrados por compañías particulares, que recaudaban sus "derechos" de Faros tanto en Montevideo como en Buenos Aires. El Ingeniero Don José Serrato más tarde Presidente de la República, fue el autor de la ley de nacionalización de los faros.



Faro de José Ignacio

V. — FARO DE JOSE IGNACIO

Construído en: 1877.
Altura Focal: 32.5 metros.
Alcance geográfico: 16.5 millas.
Alcance lumínico: 9 millas.
Intensidad luminosa: 1.550 candelas.
Característica: 1 destello blanco cada 2 segundos.
Sistema: Llama abierta a gas acetileno, con lente circular dióptrica ([19]). Consume 90 litros de gas acetileno por hora, teniendo tres picos de gas de 30 litros cada uno.

Después del Cabo Santa María la costa, se inclina más hacia el suroeste. Hasta Punta del Este, hay una costa de playa limpia, con la única saliente notable de la Punta José Ignacio y la Punta de Manantiales, cerca de la Barra de Maldonado, donde hace siglos los barcos mandaban botes para hacer agua dulce ([20]).

Hay un cabo dominado por un morro al oeste y una punta de piedra hacia el este. Entre ambos está una playa de media milla, honda y castigada por la resaca ([21]). El cabo y la punta despiden arrecifes hasta una distancia de 6 a 7 cables ([22]).

El faro está en la parte más saliente y rocosa de la punta. Es de señalación local en una zona peligrosa.

Naufragaron en esta costa el lugre alemán "Grasfoun Bismark" en 1870, la barca sueca "Iris" en 1876, el vapor argentino "Alsina" en 1878, la barca francesa "Nocimi" en 1882, la barca italiana "Fortunato D" en 1899, el vapor inglés "Prudentia" en 1908, el vapor belga "Ministre Beernert" también en 1908, el vapor inglés "Barnby" en 1911, el vapor alemán "Mera" en 1914, el vapor argentino "Río de la Plata" en 1918, el vapor, también argentino "San Salvador" en 1919, y en el famoso temporal del 10 de Julio de 1923, el vapor belga "Devonier" y el brasileño "Cáceres".

En 1907, se perdió entre el faro y la Barra de la Laguna Garzón el "Poitou" de bandera francesa. Viajaban en esa oportunidad 176 pasajeros y 59 tripulantes. Fue un naufragio debido a que el Capitán confundió el Faro de Santa María, tomándolo por el de Isla de Lobos. Una vez que tuvo por el través a Santa María, en la noche del 6 de mayo, puso rumbo oeste, lo cual era correcto si hubiese estado frente a Lobos, y poco después el buque encallaba y se perdía al día siguiente. Ayudados por pobladores del lugar se salvó la mayoría del pasaje y tripulación.

El progreso en la señalación marítima ha disminuído los accidentes en ésta y otras zonas de nuestras costas.

Faro de Punta del Este

VI. — FARO DE PUNTA DEL ESTE

"Lla comprendo tu destino
"y porque duermes en calma
"Sos quien le dás al marino
"Luz y coraje a su alma
"Lla comprendo tu destino".

(Juan Pedro López "El payador Oriental el 10 de marzo de 1914, en el Libro de Visitas del Faro de Punta del Este).

Construído en 1860.
Altura Focal: 44 metros.
Alcance geográfico: 18 millas.
Alcance lumínico: 11 millas.
Intensidad luminosa: 43.000 candelas.
Características: 2 destellos blancos cada 8 segundos.
Sistema: Llama abierta a gas acetileno, con lente dióptrica y catadióptrica ([23]).

Entre la Isla de Lobos y La Coronilla en el Departamento de Rocha, viven varios cientos de miles de lobos marinos, dando lugar a una provechosa industria lobera, desde fines del siglo XVIII, en que se estableció en Punta Ballena, una compañía para su explotación comercial e industrial.

No se sabe por qué, los lobos prefieren vivir por decenas de miles en algunas islas, y no en otras, aparentemente, iguales y cercanas. Las empresas loberas siempre están temerosas de que cualquier factor extraño que se introduzca en esas islas, espante a los lobos y emigren hacia otros puntos. Así, en las cercanías de Cabo Polonio se han prohibido hacer trabajos de investigaciones relacionadas con naufragios ocurridos en esos parajes. Otras veces no se ha permitido a los fareros, tener vacas en la Isla de Lobos o simplemente plantar limoneros.

En 1858, se instaló un Faro en la Isla de Lobos, punto natural de recalada durante la noche pero "bajo pretexto de que la luz alejaba a las focas de la isla, los pescadores tuvieron bastante influencia para hacerla trasladar a la Punta del Este (Lobo y Ruidavets, Manual de Navegación, Madrid, 1868).

El faro se encuentra instalado en el collado ([24]) que domina la punta, y durante muchos años fue el centro de toda actividad de la zona. En 1923 se reconstruyó y se edificaron cómodas habitaciones, no sólo para los tripulantes de este faro, sino también para el personal que se traslada a efectuar inspecciones, guardias, reparaciones u otros trabajos en la Isla de Lobos.

Faro de Isla de Lobos

VII. — FARO DE ISLA DE LOBOS

Construído en: 1858. El actual en 1907.
Altura Focal: 66 metros.
Alcance geográfico: 21.5 millas.
Alcance lumínico: 22.5 millas.
Intensidad luminosa: 1.080.000 candelas.
Característica: 1 destello cada cinco segundos.
Sistema: Máquina rotativa sobre cubeta de mercurio. Electrificado en 1958.
Otras ayudas a la navegación: Radio-Faro y sirena de niebla.

El faro de recalada más importante de nuestro país, tiene una excelente potencia luminosa y además tiene otras ayudas a la navegación.

Al cerrarse la niebla y no permitir el paso de la luz, es necesario disponer de otros medios para hacer efectivas las ayudas a la navegación marítima. El sonido es uno de ellos y Lobos posee una poderosa sirena que funciona con aire comprimido.

En 1932, se libraron al servicio público los radio-faros de Lobos y Polonio. Un radio faro es una estación transmisora que emite una señal radiotelegráfica y que los buques, con radio-goniómetros pueden captarla, así como también la dirección en la cual se encuentra la estación transmisora. Con dos radios faros un buque puede saber en qué punto se encuentra, y con un tercero verificar su cálculo de posición. Además, los pesqueros que desarrollan sus actividades al Sur de Lobos, utilizan la señal durante los días y las noches de niebla, guiándose por ella, sobre todo, cuando emprenden el regreso a Montevideo.

La actual torre del Faro, de 59 metros de altura, se comenzó a construir al finalizar la guerra civil de 1904, terminándose dos años después. Fueron pues, junto con la torre del Faro de La Panela las únicas construídas en este siglo.

Las manadas de lobos marinos que se encuentran normalmente en nuestras costas, están clasificados en dos especies: los lobos comunes (Otaria byronia) y los lobos finos (Arctocephalus - australis). Estos últimos habitan en islas próximas al Cabo Polonio y en la Isla de Lobos, aquéllos se extienden más allá hasta las islas de la Coronilla y también más hacia el oeste hasta las rocas Las Pipas entre Carrasco e Isla de Flores ([25]). Además, cir-

cunstancialmente se nota la presencia de otras especies: el elefante marino del Sur, (Mirounga leonina), la foca de Wedell (Leptonychotes weddelli) y la foca cangrejera (Lobodon carcinophagus).

Fuera de nuestras islas, el lobo fino se encuentra en pequeñas cantidades en todo el extremo sur de nuestro continente y en el Océano Pacífico, hasta las islas chilenas de Juan Fernández. Se asegura que las islas de Flores, la Gorriti y las que se encuentran cerca del Cabo Santa María estuvieron pobladas por lobos hasta épocas relativamente recientes.

La captura de lobos es de varios miles todos los años, especialmente durante el invierno y actualmente se realiza con mucho cuidado ,tratándose de que las manadas no disminuyan ni se ahuyenten de nuestras costas pues significan una importante riqueza nacional. Hasta los primeros años de este siglo, actuaban pescadores furtivos que empleaban métodos inadecuados, aún explosivos, para realizar la captura de lobos.

FARO DE ISLA DE FLORES

Faro de Isla de Flores

VIII. — FARO DE ISLA DE FLORES

"Por eso, si desconociendo el valor de "las tradiciones en la toponimia ([26]), se "proyectase un día cambiar el nombre del "Faro de Flores, debería inscribirse en "su torre el del laborioso Doctor Lucas "José Obes".

Teniente de Navío Homero Martínez Montero

Construído: en 1828.
Altura Focal: 37 metros.
Alcance geográfico: 17.2 millas.
Alcance lumínico: 18.1 millas.
Intensidad luminosa: 200.000 candelas.
Características: dos destellos cada 10 segundos.
Sistema: máquina rotativa sobre cubeta de mercurio con luz Dalen.

Es una construcción típicamente lusitana de principios de siglo XIX. Su base tiene 10 metros de diámetro y sus paredes 2 metros con diez centímetros de espesor.

Entre Flores y el Banco Inglés hay un canal de 10 millas de ancho. Un faro instalado en la isla marca el norte del gollete ([27]) peligroso. Una vez avistado, se puede, acercándose a él, librarse del banco.

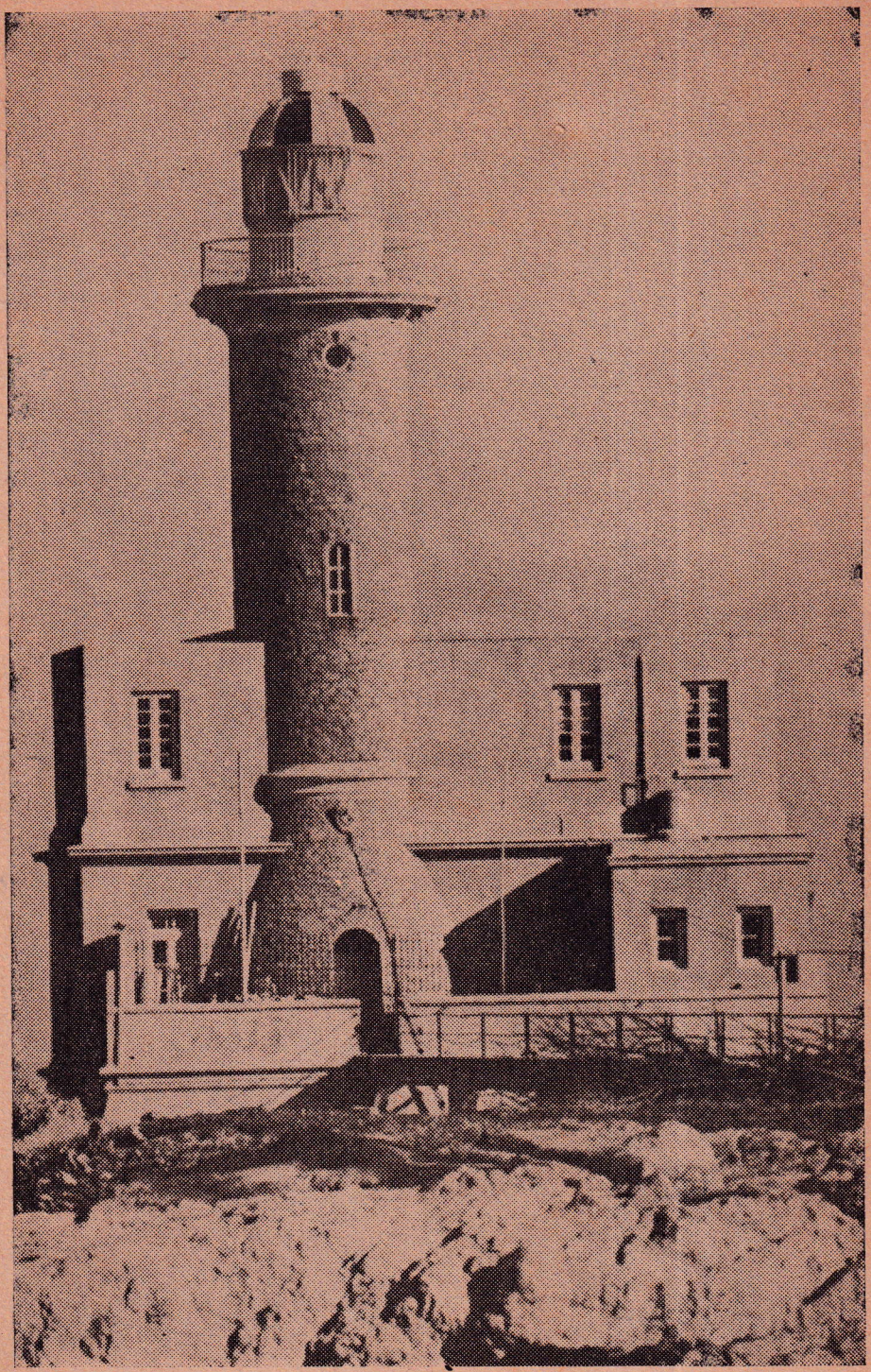
Durante siglos se suceden los accidentes en la zona del Banco Inglés e Isla de Flores. En 1817, habiendo naufragado en el Banco la zumaca "Juana" y posteriormente la "Piñao" con más de cincuenta personas a bordo, el Prior del Consulado, de Montevideo, Lucas J. Obes, naviero y uno de los hombres más cultos de la época, tiene así, una ocasión para promover la construcción del Faro. Propone que los gastos sean atendidos con cargo a derecho calculados sobre el tonelaje de los buques. Pero esta política, seguida luego por nuestras autoridades, sería desviada... y cómo!!! por el Generalísimo Lecor y el Cabildo de Montevideo.

El día 30 de enero de 1819 se firma el "Tratado de la Farola" por el cual, a cambio de la construcción del Faro "la línea divisoria entre las dos Capitanías de Montevideo y Río Grande de San Pedro do Sud empezará a una legua Sud Este del Fuerte de Santa Teresa... la mar-

gen occidental del Laguna Merín y siguiendo rumbo N.O.; en derechura a las naciones del Arapey..." Renuncia así, el Cabildo de Montevideo a una superficie mayor que la mitad de nuestro actual territorio nacional.

El primero de año de 1828 fue encendida la linterna y en el contrato firmado por el "rematador" ([28]) que debía atender el servicio del Faro, se establecía: "deberá mantener en la isla seis peones hábiles, a más de dos personas inteligentes. De los primeros no puede bajar de tres el número de blancos, dos de éstos que sean o hayan sido marineros; de los inteligentes, uno de ellos de conocimientos náuticos y aunque el otro no los tenga, ha de ser hombre de mar que sepa leer y escribir. ." Se establecían así, los conocimientos mínimos que debían poseer los tripulantes del Faro.

FARO DE PUNTA BRAVA



Faro de Punta Brava

IX. — FARO DE PUNTA BRAVA

Construído: en 1876.
Altura Focal: 21 metros.
Alcance geográfico: 14.1 millas.
Alcance lumínico: 15 millas.
Intensidad luminosa: 14.400 candelas.
Características: un destello blanco y uno rojo cada 10 segundos.
Sistema: máquina rotativa sobre cubeta de mercurio.
Electrificado en 1962.

Cuando se instalan ayudas a los navegantes, es necesario estudiar el tipo de navegación que se hace por la zona: de ultramar, de cabotaje ([29]), pesquera o navegación recreativa. Este Faro, llamado por los montevideanos de "Punta Carreta", está instalado en una peligrosa saliente rocosa de la costa.

Los barcos de ultramar tienen a la vista tres faros cuando arriban al Puerto de Montevideo: Isla de Flores, Cerro y Punta Brava; además de las boyas del Canal de Acceso y las balizas ([30]) de las escolleras. En esta zona, la señalación marítima es, pues, espléndida. De aquí que Punta Brava ha perdido valor para la navegación de ultramar, pero la mantiene para la navegación de pesqueros que se dirigen al Banco Inglés, o para la navegación de placer que va o viene al Puerto del Buceo hacia Montevideo o la entrada del Río Santa Lucía.

La proa del navío de los Argonautas llevaba un madero parlante que les indicaba los peligros, y les advertía la manera de evitarlos. El lenguaje de los faros está en sus destellos. El Faro de Punta Brava tiene un destello blanco y uno rojo.

Fue necesario introducir el color rojo, a fin de diferenciarlo de los faros y boyas de la zona. Los tres colores usados en señalación marítima son: el rojo, el verde y el blanco, usándose este último siempre que sea posible, pues con la misma intensidad luminosa tiene una penetración cuatro y cinco veces mayor que los colores rojo y verde.

Gran cantidad de los siniestros marítimos se deben a que los nautas confunden una señal con otra, esto ocurre en especial con boyas ciegas ([31]) o luminosas que garrean ([32]) o desaparecen y en épocas de crecientes de los ríos, es frecuente ver hasta más de dos buques varados en el mismo lugar al tomar una señal por otra.

Faro del Cerro de Montevideo

X. — FARO DEL CERRO DE MONTEVIDEO

Primer Faro del Río de la Plata

Construído: en 1802.
Altura Focal: 148 metros.
Alcance geográfico: 30 millas.
Alcance lumínico: 19.5 millas.
Intensidad luminosa: 258.000 candelas.
Característica: 3 destellos cada diez segundos.
Sistema: Máquina rotativa sobre cubeta de mercurio.

El Faro se construyó nueve años antes que la fortaleza, cuyos cañones recién se probaron en 1811, y rompieron varios vidrios de la farola, según el parte del Alférez de Fragata José Enríquez.

El presbítero José Arrieta, hombre ingenioso e ilustrado, fue quien ideó un mecanismo para hacer girar el faro por medio de cuerdas y también según parece, el que cambió la grasa de potro que se usaba para el alumbrado, por aceite.

Durante la Guerra Grande, un tal Crespo estaba a cargo del Faro y entró en contacto con el ejército sitiador a fin de hacer volar el polvorín de la fortaleza. Fue descubierto y fusilado. Durante la mayor parte del transcurso de la guerra, el faro permaneció apagado, siendo reencendido hacia el final de la contienda para facilitar el arribo de los buques, que aprovisionaron la plaza sitiada.

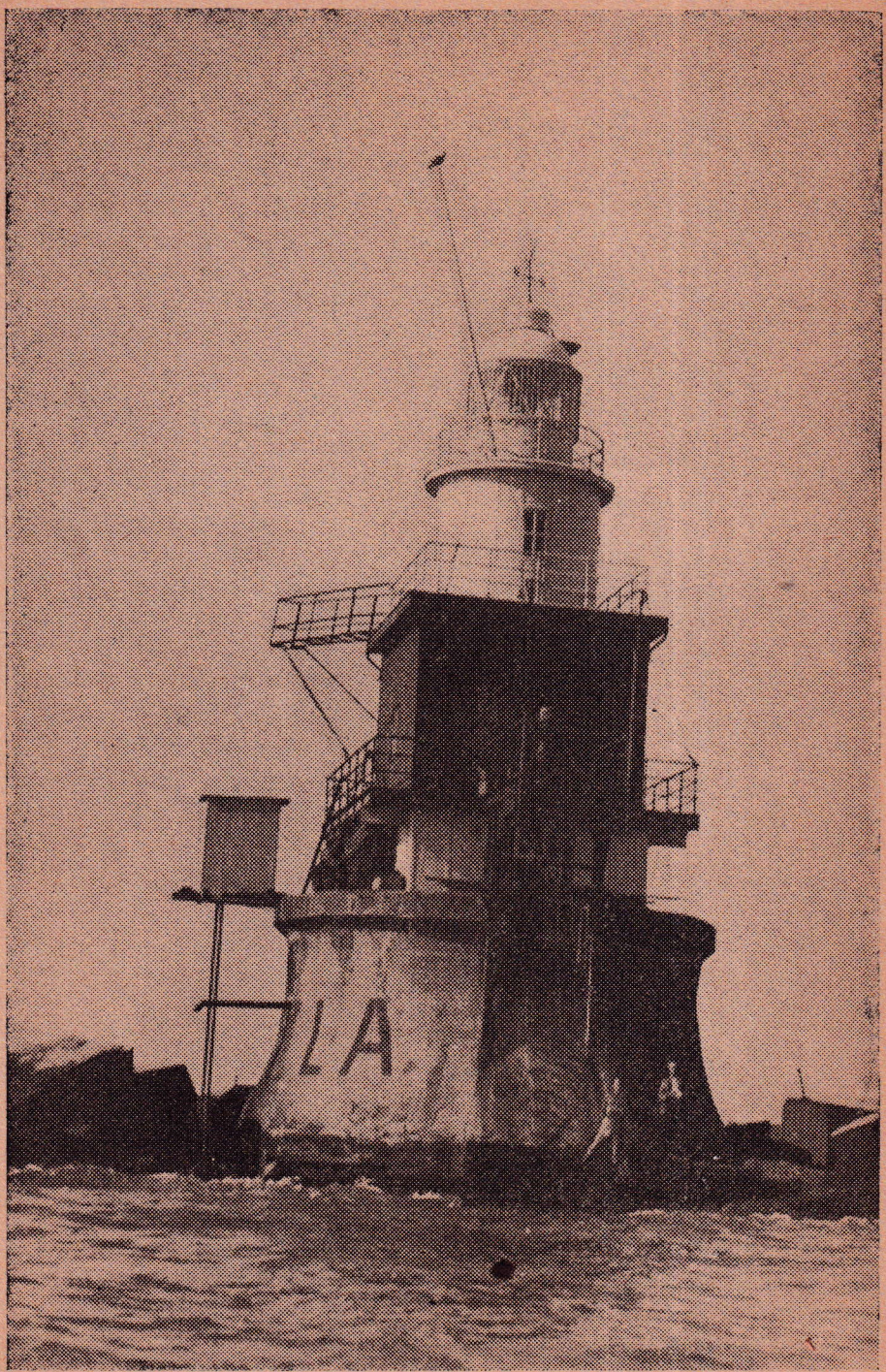
En 1870, durante la llamada Guerra de Aparicio, las fuerzas revolucionarias tomaron la Fortaleza. Según algunos historiadores, la caída del baluarte fue debido principalmente a la falta de disciplina militar de los defensores y a que el Encargado del Faro colocó una escalera en el extremo noroeste del fuerte. El jefe de la guarnición, Comandante J. Mendoza, atribuyó la derrota, a que la guardia estaba en connivencia con el enemigo. Días más tarde, los cañones de la fortaleza, protegieron un golpe de mano de los vapores "Río de la Plata", "Anita", "Río Uruguay" y "Sol" en manos de los revolucionarios, que se apoderaron del vapor "Oriental" en donde las fuerzas gubernistas tenían un depósito de pólvora y balas. Poco después los revolucionarios se entregaron dentro de la bahía de Montevideo, por la acción combinada de los buques "Coquimbo", "Montevideo", "Rayo" e "Italia" al servicio del gobierno.

Los mecanismos del Faro, han sido los siguientes: El primero desde 1802 hasta aproximadamente 1818, con luz fija, candilejas de barro y grasa de potro. El costo total de la obra fue de $ 1.661.00.

El segundo, ideado por el presbítero Arrieta, de mecanismo rotativo, funcionaba a aceite, posiblemente de ballena.

En 1836, se construyó un nuevo faro, pues el primitivo fue deshecho por un rayo, y su costo fue de $ 3.537.00. En 1852 se coloca un aparato de siete lámparas de aceite mineral común. Una lámpara estaba al centro y seis en cada uno de los vértices de un hexágono. Eran de mecha plana y tenían un espejo de cobre plateado de mts 0.54 de abertura y mts. 0.80 de distancia focal. El sistema giraba alrededor de un eje vertical, impulsado por un rústico aparato de relojería y la duración del eclipse era de dos minutos.

El actual mecanismo data del 19 de abril de 1907, y fue construído por la Casa Henry Lepaute de París a un costo de $ 12.975.00. Este, hoy, sería el precio de una linterna para una boya del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo.



Faro de La Panela

XI. — FARO DE LA PANELA

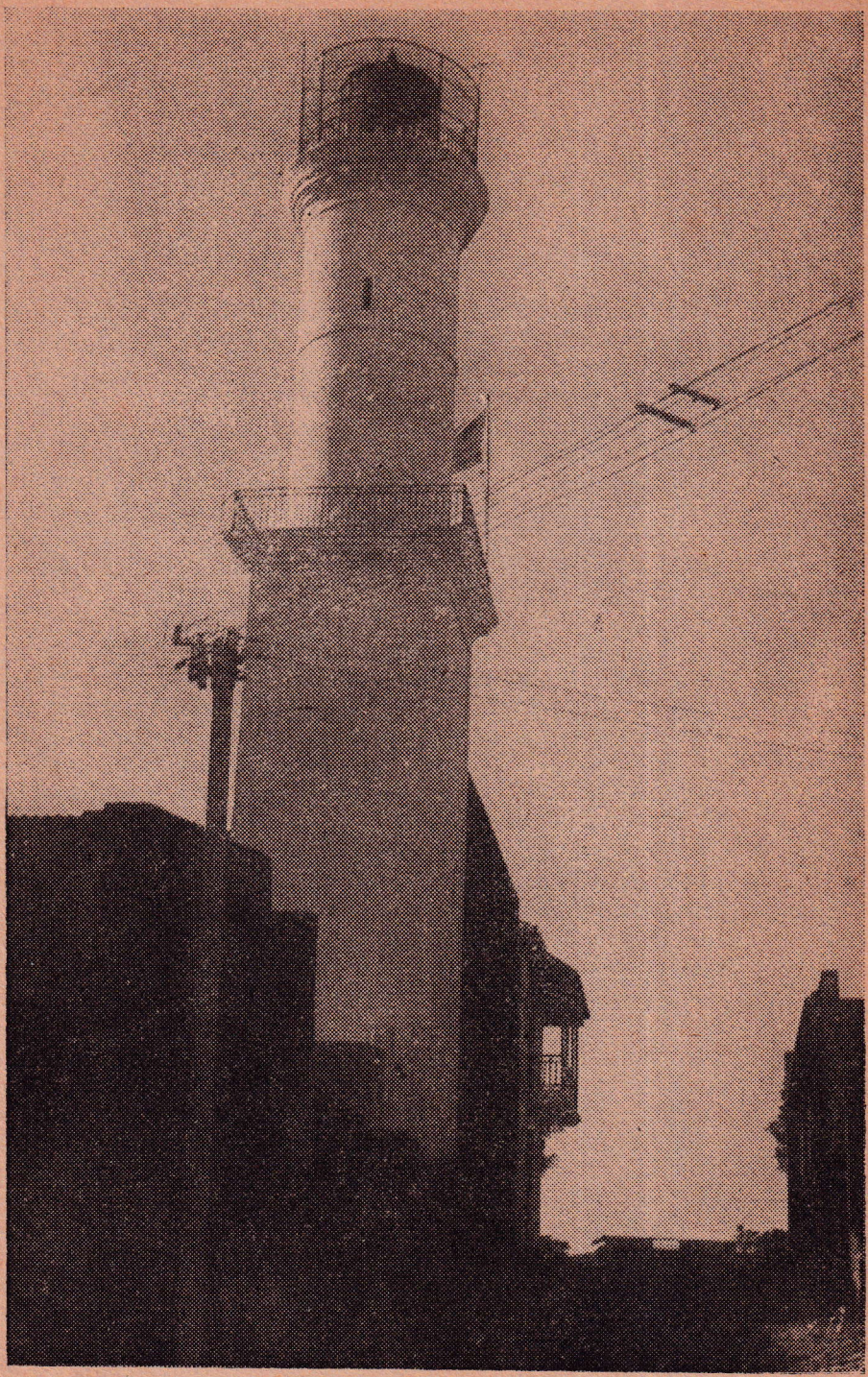
Construído en: 1915, desde 1866 a 1915 se fondeó un buque faro.
Altura Focal: 17 metros.
Alcance geográfico: 13.2 millas.
Alcance lumínico: 9 millas.
Intensidad luminosa: 1.550 candelas.
Característica: Blanca, cuatro destellos cada 10 segundos.
Sistema: Llama abierta a gas acetileno, con lente circular dióptrica ([33]).
Otras ayudas a la navegación: Campana acústica de niebla ([34]).

Estas piedras se encuentran en la ruta de los buques de cabotaje entre las dos Capitales del Plata. La instalación del Faro sobre las rocas de la Panela, tuvo una influencia sumamente beneficiosa para la disminución de los accidentes marítimos, no sólo sobre los mismos escollos, sino en toda la zona cercana de la costa, que presenta irregularidades peligrosas.

Hasta el año 1951, este faro fue tripulado, ahora es automático. La vida, en La Panela y en el ex-buque faro del Banco Inglés era sumamente penosa. Isidoro Zagüez describió, en su novela "Banco Inglés" a los personajes que él mismo conoció, viviendo un año en el buque faro.

Hasta que no se establecieron guardias, en los primeros años de la década del 30, similares a las que se cumplen a bordo de los buques de nuestra marina militar, los fareros se pasaban meses y aún años, en las dos habitaciones, una encima de la otra, en La Panela. No era extraño que entre estos tripulantes se desarrollaran personalidades, como las que Zagüez pudo observar en el Pontón Faro del Banco Inglés.

Actualmente, la vida sigue siendo aislada en lugares como Isla de Flores, Isla de Lobos y Cabo Polonio. Contrariamente a lo que marcan las disposiciones legales de nuestro país, lo más conveniente y eficiente es que estos faros estén atendidos por familias de tripulantes, conservando además una tradición transmisible de padres a hijos, de la mejor calidad, en el penoso oficio de torreros y faroleros.



Faro de Colonia

XII. — FARO DE COLONIA

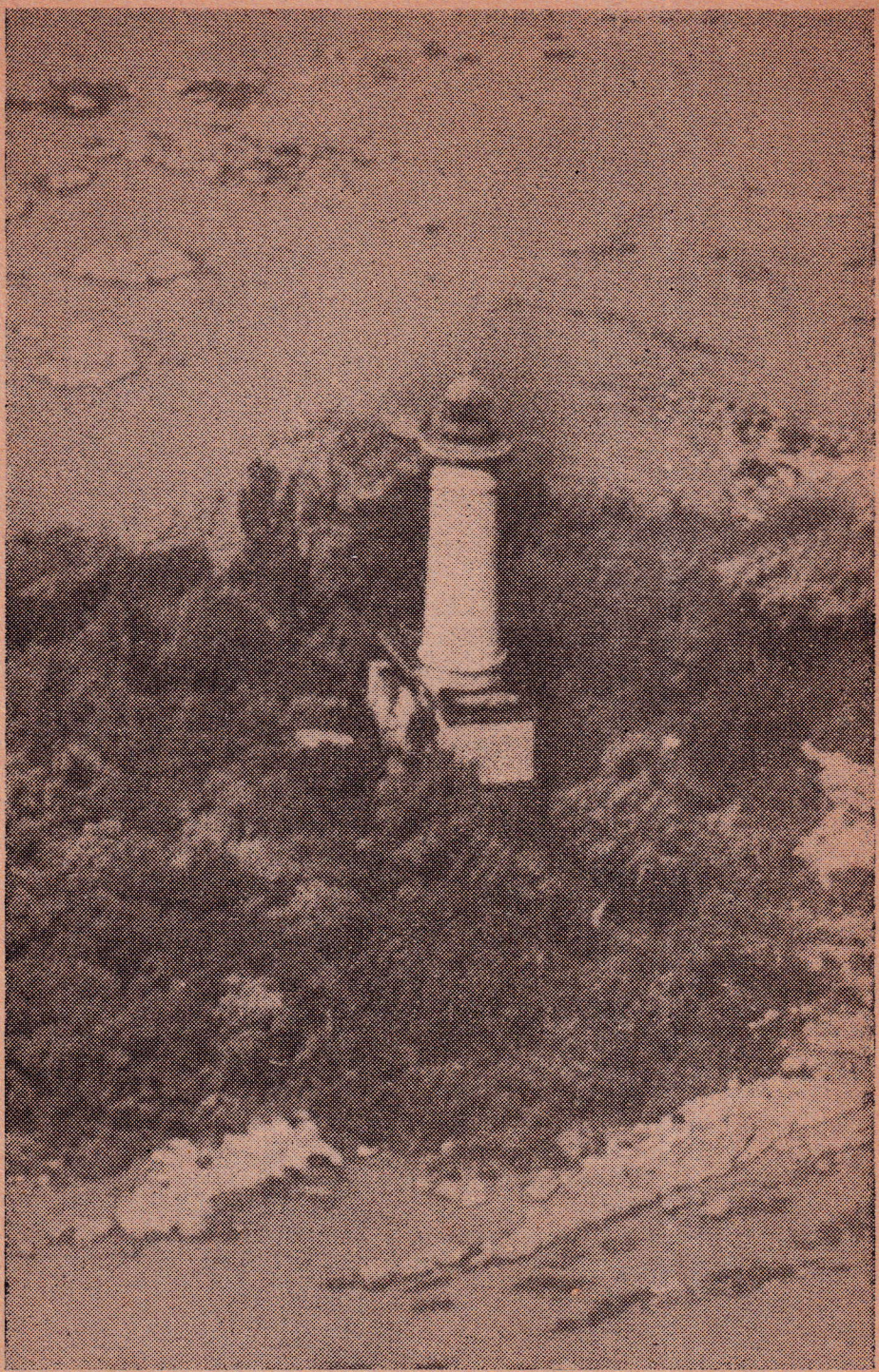
Construído en: 1857.
Altura Focal: 34 metros.
Alcance geográfico: 16.8 millas.
Alcance lumínico: 8 millas.
Intensidad luminosa: 620 candelas.
Característica: dos destellos rojos cada nueve segundos.
Sistema: Llama abierta a gas acetileno, con lente circular dióptrica.

En 1855, el Poder Legislativo dictó dos Leyes relativas a la señalación marítima. La primera, en abril, establecía un impuesto de cuarenta centésimos la tonelada, para los buques que tocasen los puertos de Montevideo o "la Colonia". Y destinaba su producido para construir un faro en esta última ciudad.

La segunda, en junio, autorizaba al Poder Ejecutivo, a iniciar arreglos con los gobiernos del Estado de Buenos Aires, y de la Confederación Argentina, a fin de reglamentar en común, la percepción de tributos para la mantención de señalación marítima que sirve a estos estados ribereños. Esta idea hacía tiempo que era sustentada por los gobernantes de la época.

En 1829, cuando Santiago Vázquez fue enviado a Buenos Aires para llevar adelante las tratativas que conducirían finalmente a la independencia de nuestro país, llevaba también reclamaciones sobre el pago de las luces mantenidas en Isla de Flores y el Cerro. Nunca este tipo de gestiones entre los gobiernos del Plata tuvieron éxito y las leyes de Impuesto de Faros que se dictan posteriormente, establecen el cobro solamente para los buques que tocan en nuestros puertos, y no pagando nada, por lo tanto, aquéllos que sirviéndose de nuestras ayudas a la navegación, siguen para el interior de la cuenca o salen de ella.

Después de erigido el Faro, en 1857, el impuesto siguió en vigencia y tres años después, se destinaban los fondos para la construcción de un muelle y un templo en la localidad.



Faro de Farallón

XIII. — FARO DE FARALLON

Construído: en 1870.
Altura Focal: 26.3 metros.
Alcance geográfico: 16 millas.
Alcance lumínico: 18 millas.
Intensidad luminosa: 182.000 candelas.
Característica: dos destellos blancos cada 10 segundos.
Sistema: rotativo sobre cojinetes de bolas, con luz Dalen.

Este Faro es sin tripulación desde el año 1928, en que se colocó la maquinaria más moderna que posee actualmente el Servicio de Iluminación y Balizamiento. Es una maravilla de la mecánica moderna. No necesita ninguna atención durante meses. Automáticamente empieza a funcionar a la entrada del sol y se para a la salida. En caso de que las mantillas, que producen un excelente foco de luz se quemen, se reponen solas por medio de un ingenioso mecanismo.

Después de la Segunda Guerra Mundial se empezó a utilizar comercialmente un invento empleado durante el conflicto: el "radar" que está hoy instalado en los puentes de casi todos los buques de cierta importancia. Se emiten ondas hertzianas ([35]) y se recibe su eco una vez que ha rebotado contra un "blanco", buque, costa, boya, baliza, faro, etc.

Las autoridades de balizamiento de todo el mundo, han tenido en cuenta este progreso instalando "blancos" apropiados en puntos estratégicos.

En nuestro país, se instalan pantallas reflectoras de radar en boyas y otros lugares notables. Pero, las costas uruguayas, entre ellas las del departamento de Colonia, al tener barrancas alterosas de piedras, así como las islas de Lobos, Flores, Farallón, San Gabriel, etc. dan excelentes "ecos" en las pantallas del radar.

El próximo gran paso para el adelanto náutico, que se dará sin duda, es la navegación basada en los satélites "Transits" puestos en órbita por los Estados Unidos de América y que permiten fijar la posición de un buque con errores ínfimos de un décimo de milla por medio de precisos aparatos electrónicos.

Pero por muchos años futuros y tal vez para siempre, arrancando en el tiempo desde la Torre de Alejandría, los faros serán la mejor ayuda a los navegantes y pilares medulares de los sistemas de señalación marítima.

NOTAS Y DEFINICIONES MARINERAS

(1) SONDA. — Es la que sirve para sondear o medir la profundidad y naturaleza del fondo de cualquier cosa. Así, se da este nombre al conjunto de sondaleza y escandallo con que en la marina se averigua y reconoce la profundidad del mar. También sirve este aparato para asegurarse de noche, si la embarcación garra o va para atrás estando fondeada; porque se echa al fondo el escandallo y se está con cuidado observando si el cordel llama a pique o señala más hacia la proa la situación de aquella plomada.

(2) BRACEAJE. — La altura o distancia vertical que hay en cualquier paraje, desde la superficie del agua al fondo, contada en brazas. El acto de ir midiendo y sondeando dicha altura.

(3) LAMA. — Cieno blando, suelto y pegajoso, de color de plomo, y a veces más obscuro, que se halla en algunos parajes del fondo del mar.

(4) ESCANDALLO. — Plomada cónica que amarrada por su vértice a la sondaleza, sirve para hacer que ésta llegue hasta el fondo del mar; de cuya calidad recoge al propio tiempo muestras en las partículas que se pegan al sebo que lleva en el hueco hecho al intento en la base. Según el paraje en que ha de usarse, es un peso mayor o menor, desde el de ocho hasta el de cuarenta o más libras. El primero o el menor se llama de mano; y el segundo o el más pesado se dice escandallo de costa.

(5) BRAZA. — Unidad de medida de longitud. La braza española, a la cual se refiere el autor es de 1, 6718 mts. La braza inglesa es de 1, 829 metros.

(6) "QUE AVISA DE INCLINARSE AL SUR". — Expresión que equivaldría a "advierte de poner rumbos más cercanos al Sur".

(7) ABALIZARSE. — Situarse en una misma línea con otros objetos.

(8) Francisco Xavier de Viana, nació en Montevideo el 3 de diciembre de 1764. Hijo de José Joaquín de Viana, fue embarcado a la edad de 10 años en la fragata "Asunción" que partía para España, donde se inició en la marina militar. Como Teniente de Navío, forma parte de la expedición científica mandada por el Capitán de Fragata A. Malespina, que recorre los Océanos Atlántico y Pacífico en los años 1789 a 1794. Regresa al Río de la Plata en 1796 al mando de la corbeta de S.M.C. "Descubierta". Durante las invasiones inglesas intervino en la defensa de Montevideo. En 1811 se incorporó a las fuerzas patriotas y desempeña el cargo de Jefe de Estado Mayor del Ejército sitiador, habiendo participado en la Batalla del Cerrito. En 1814 fue Ministro de Guerra y Marina del Gobierno de Buenos Aires, hasta el año siguiente y por razones políticas, emigra a Río de Janeiro, regresando luego a la ciudad natal, donde su padre fue el primer Gobernador, falleciendo en marzo de 1820.

Su "Diario de Viaje", escrito a bordo de las Corbetas de S.M.C. "Atrevida" y "Descubierta", es considerado como una obra clásica de la literatura uruguaya, y no sólo tiene un gran valor científico e histórico sino que son sumamente interesantes sus relatos de los encuentros y aventuras entre los indios de Alaska y los naturales de las idílicas islas del sur del Pacífico, a finales del siglo XVIII.

(9) RESTINGA. — Punta o lengua de arena o piedra debajo del agua y con poco fondo que sale mar afuera.

(10) PLACER. — Zona llana y poco profunda, de arena, fango o piedra, aunque también hay placer de acantilado, es decir, con gran pendiente; y entre los unos y los otros los hay igualmente que son fondeaderos a propósito para las embarcaciones o bien otros que carecen de esta circunstancia por no tener fondo suficiente.

Llámase también placeres en las Indias Occidentales las pesquerías donde se bucean las perlas e igualmente se da esta denominación a las minas ricas de metales.

Por semejanza se llaman placeres los arenales en que remansa el agua de algunos ríos que acarrean granos de oro.

(11) FAROS DE RECALADA. — Primeros faros que se avistan al aproximarse a una costa.

(12) PINAZA. — Antigua embarcación de vela y remo, con tres palos, larga, angosta, ligera y de popa cuadrada. En las partidas de Don Alfonso el Sabio está nombrada después del Leño y antes de la Carabela. En el siglo XVII las había de unos 130 pies de eslora y 28 de manga. Embarcación que se usa en el Ganges para transporte de personas y mercancías. Es plana, tiene 80 pies de eslora, lleva dos palos, el más chico a popa y velas cangrejo. Sube por el Ganges hasta Benarés. Pesca: cierto género de embarcaciones sin cubierta, de poca manga, aunque de bastante porte, que en la costa de Cantabria emplean para el cabotaje y la pesca del besugo. Las hay de 50 a 60 pies de eslora.

(13) "FAIRWEATHER". — Paradógicamente el nombre del náufrago significa "buen tiempo".

(14) DERROTA. — La navegación que debe hacerse y la que en efecto se hace, ya sea por uno ya por distintos rumbos, para trasladarse de unos a otros puertos.

(15) ATALAYA. — Torre elevada para ver o registrar desde ella el campo o la mar y poder avisar lo que se observa. Cualquier punto, paraje elevado desde el cual se descubre un gran espacio de mar o de tierra. El sujeto destinado a registrar desde la atalaya y avisar lo que se descubre.

(16) "RELACION ENTRE INTENSIDAD LUMINOSA Y ALCANCE LUMINICO". — Para un estudio elemental, podemos comparar la luz con una corriente de agua. Y tendríamos una similitud con las unidades utilizadas en hidráulica:

Cantidades fotométricas	Unidades	Analogía hidrodinámica
Cantidades de luz por unidad de tiempo	Lumen	Litros por minuto
Iluminación	Lumen por metro cuadrado	Litros que pasan por minuto en un metro cuadrado
Claridad	Lambert	Litros que inciden por minuto en un metro cuadrado en una superficie sumergida en la corriente, si es normal, a ella, la claridad será igual a la iluminación, pero si no es normal será menos.
Intensidad luminosa	Candela	Presión en kilográmos sobre metro cuadrado.

Es pues lógico, que para determinar el alcance lumínico de una luz, utilicemos la candela, que nos da la "presión" de la luz, con que nuestro sentido de la vista la percibe.

Este alcance depende de la intensidad luminosa efectiva, después de la corrección por pérdidas en los cristales, de la transmisión atmosférica y de la iluminación requerida por el ojo del observador, factores contenidos en la fórmula de Allard:

I por T elevado a X = E por X elevado al cuadrado.

donde:

I: es intensidad luminosa en candelas.

T: es transmisión atmosférica

X: es distancia del observador en millas náuticas

E: es iluminación a la distancia X. Para que el ojo del observador pueda percibir una luz este valor es como mínimo 0,67 millas náuticas candelas.

Para relacionar estos tres valores, en la práctica se utilizan gráficas en dos ejes perpendiculares.

En el vertical se colocan millas náuticas, en escala logarítmica, y en el horizontal candelas, también en escala logarítmica.

Para una determinada transmisión atmosférica, utilizándose 0,7 en nuestro país, las curvas que relacionan los valores en los dos ejes, son de forma parabólica. Por esto, con un pequeño aumento en los valores menores de intensidad luminosa obtendremos un gran aumento en el alcance lumínico. Por ejemplo: el Faro de Santa María con una intensidad luminosa de 480.000 candelas tiene un alcance de 20,5 millas y el Faro de Cabo Polonio con 290.471 candelas tiene un alcance de 17,5 millas.

Pero para valores mayores no ocurre así: el Faro de Isla de Lobos, con más de un millón de candelas, su alcance es de 22 millas y media.

(17) Del estudio presentado por los señores J. Herrera y Pedro Cosio para el Ministro de Hacienda Dr. Blás Vidal, en el año 1907.

(18) Según informaciones suministradas por el Sr. Carlos Pini, hijo del señor Ciro Pini.

(19) DIOPTRICO. — En señalación marítima, a los efectos de concentrar los rayos de luz en un plano horizontal, y, a veces, en un solo haz, también horizontal, se utilizan aparatos ópticos. De esta manera se aumenta en el sentido deseado, la intensidad luminosa.

El aparato cat-óptrico es aquél en que la luz es reflejada; siendo el reflector una superficie altamente lisa, por un cuidadoso pulimento.

En el aparato dióptrico, la luz es refractada o desviada por un medio en la dirección deseada. Tal medio es un prisma refractante o simplemente refractor. El sistema dióptrico es usado en todos los modernos aparatos de los faros, balizas y boyas luminosas.

(20) "PARA HACER AGUA DULCE". — En marina "hacer agua dulce" equivale a "embarcar agua dulce"; así también se dice "hacer provisiones", combustibles, etc.

(21) RESACA. — El movimiento que hacen las olas del mar en una orilla al retirarse después de haber chocado en ella.

(22) DISTANCIA DE 6 A 7 CABLES. — El cable es unidad de longitud. El cable español equivale a 200 mts.; seis cables son pues 1.200 metros aproximadamente.

(23) CATADIOPTRICO. — En un aparato combinado de prismas catóptricos, que reflejan los rayos de luz y los prismas dióptricos, que sólo los refractan o los desvían. Se usa en los grandes lentes de los faros de mayor intensidad luminosa.

(24) COLLADO. — Cerro o colina.

(25) Según los señores Raúl Vaz Ferreira e Isaías Ximénez en "Estudios sobre mamíferos acuáticos", publicación Nº 1 del Servicio Oceanográfico y de Pesca, 1956.

(26) TOPONIMIA. — Estudio de los nombres de lugar.

(27) GOLLETE. — Parte superior del cuello, garganta. Cuello de una botella.

(28) REMATADOR. — Persona a quien se adjudica la

cosa vendida en una almoneda. En este caso se refiere a quien se adjudicó la conservación del faro, a más bajo precio.

(29) CABOTAJE. — Navegación costanera o tráfico que se hace sin perder de vista la costa del mar.

(30) BALIZA. — Palo o barra de hierro con un objeto cualquiera en su parte superior, fácil de distinguir, que se ponen de marca para indicar bajos, veriles, direcciones de canales, etc. También se le da el mismo nombre a una embarcación pequeña o boya fondeada para el mismo fin, si tienen algo encima que sea visible de lejos; y a un edificio, montón de piedras, árbol, señal o punto notable de la tierra o costa que sirve para situarse, marcarse o abalizarse.

(31) BOYA CIEGA. — Boya sin luz, sólo sirve de señal durante el día. Actualmente se pintan a veces con pintura fosforescente, pero de cualquier manera hay que iluminarlas para verlas.

(32) GARREAR. — Se dice cuando el ancla o muerto con que está asegurada una embarcación o boya, se arrastra en el fondo del mar sin agarrar o fijarse en un sitio.

(33) LLAMA ABIERTA. — El gas acetileno al quemarse produce buena luz. Con fines luminosos su combustión puede realizarse al encenderse simplemente en la atmósfera con llama abierta; o puede mezclarse con el aire antes de su combustión y producirse ésta dentro de una mantilla, obteniendo de esta forma una gran luminosidad. A esta luz se le llama Dalén, apellido del ingeniero sueco Gustavo Dalén que por sus aportes al progreso de la señalación marítima le fue conferido el Premio Nóbel de Física en el año 1912.

(34) CAMPANA ACUSTICA DE NIEBLA. — La niebla reduce la visibilidad y se utilizan entonces otros medios para señalación marítima. Una campana tañiendo, es un sonido que es posible oirlo a distancia y avisa de la existencia de un escollo.

(35) ONDAS HERTZIANAS. — Deben su nombre a Enrique Hertz (1857 - 1894), físico alemán que las descubrió y estudió sus primeras aplicaciones. A los circuitos resonantes se debe el invento de la radio. Otros muchos adelantos modernos como el radar, la radiotelegrafía, la radiotelefonía, etc., están basados en la propagación de estas ondas.

BANCO DE CREDITO

CASA CENTRAL

18 DE JULIO 1451 - TEL. 40 41 41

DEPENDENCIAS DE LA CAPITAL

CASA CENTRAL: Avda. 18 de Julio 1451 Tel. 40 41 41

Matriz: Misiones 1423 – Tel. 8 16 71

Aguada: Avda. Gral. Rondeau 1904 esq. Lima – Tel. 8 71 28

Avda. Ramón Anador: Avenida Ramón Anador 3340 bis – Tel 7 40 68

Centenario: Avda. Centenario 3141 – Teléfono 5 64 00

Cerrito: Fco. A. de Lemos 4155 esq. Gral. Flores – Tel. 2 94 77

Cerro: Grecia 3581 – Tel. 3 11 42

Colón: Plaza Vidiella 5610 – Tel. 3 09 00

Avda. Gral. Garibaldi: Avenida General Garibaldi 2399 – Tel. 2 33 78

Avda. Italia y Comercio: Av. Italia 3679 Tel. 5 35 35

Malvín: Orinoco 5004 esq. Amazonas - Tel. 50 29 00

Paso de la Arena: Simón Martínez y Cno. Tonkinson – Tel. 3 66 00

Pocitos: 21 de Setiembre 2650 y Ellauri - Tel. 79 84 44

Reducto: Avda. San Martín 2552 y C. Arenal – Tel. 20 10 00

Avda. Gral. Rivera: Avda. Gral. Rivera Nº 2099 – Tel. 40 77 11.

Sierra: Sierra 2149 – Tel. 40 64 00

Unión: Avda. 8 de Octubre 3925 – Teléfono 5 64 44

Carrasco: Avda. Arocena 1599 y Dr. Otero Tel. 50 31 65

Parque Rodó: Durazno 2155 – Teléfono 40 70 32

Río Branco: Río Branco 1450 – Teléfono 8 53 11

Tres Cruces: Colonia 2303/05 – Teléfono 40 70 06

Rambla: José Martí 3435 – Tel. 79 68 14

DEPENDENCIAS DEL INTERIOR

Dolores: Carlos P. Puig 1627

Durazno: 18 de Julio y 19 de Abril

Florida: Independencia 702

Las Piedras: Gral. Flores 599 esq. Gral. Rivera

Melo: Avda. Aparicio Saravia 702

Minas: Treinta y Tres 500

Nueva Helvecia: Berna 1314

Paysandú: Leandro Gómez 1100

Rivera: Sarandí 700

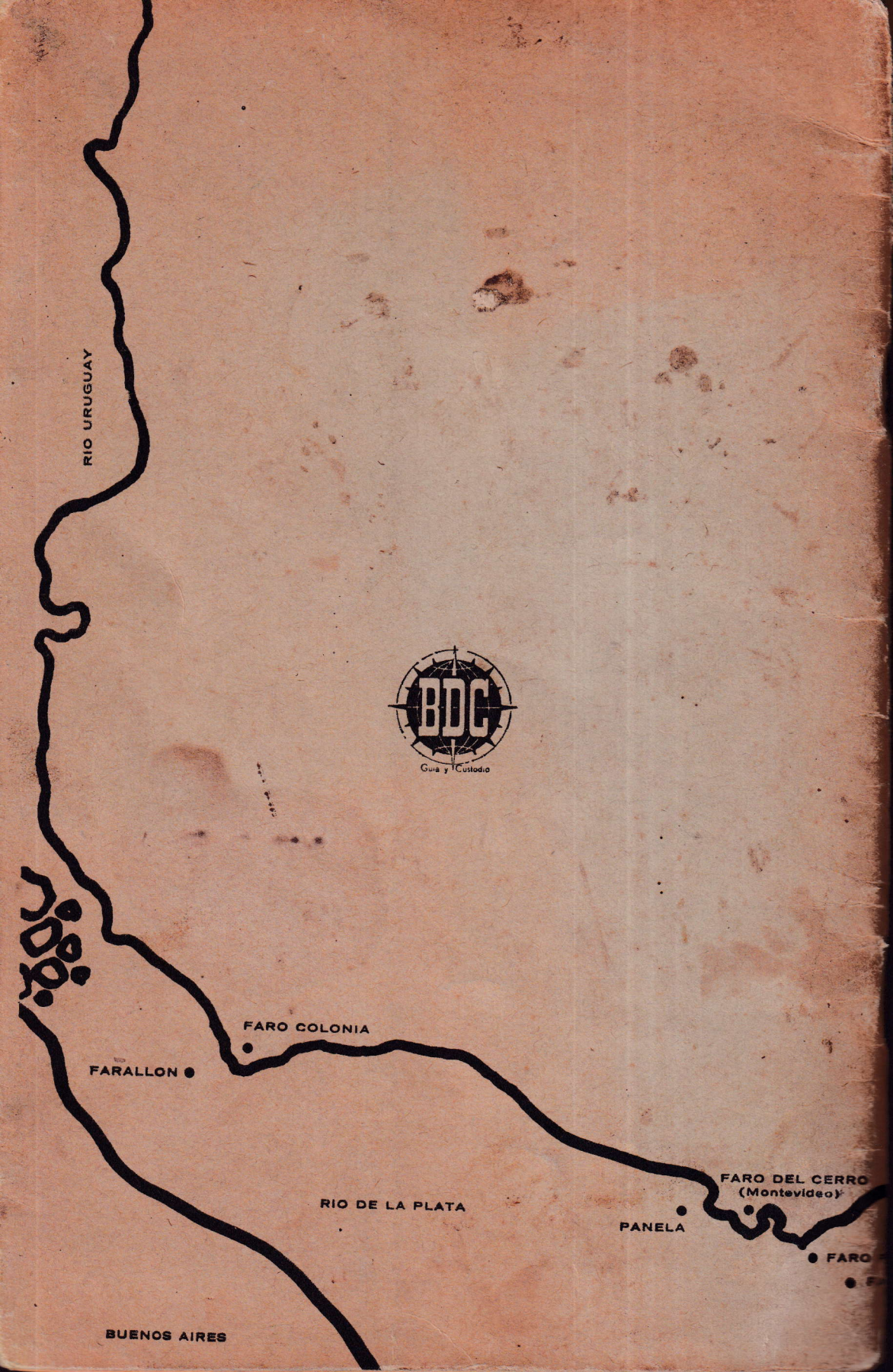
Rosario: Ituzaingó esq. España

Salto: Uruguay 627

Salto: (zona Este) Agraciada 2000 y 1º de Mayo

Treinta y Tres: Avda. Juan A. Lavalleja Nº 401

Trinidad: Dr. Luis Alberto de Herrera 540


RIO URUGUAY
BDC
Guia y Custodio
FARO COLONIA
FARALLON
RIO DE LA PLATA
FARO DEL CERRO
(Montevideo)
PANELA
BUENOS AIRES